

Rec'd PCT/PTO 06 JAN 2005

PCT/EP 03 / 07214

# BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



REÇU	06 AOÛT 2003
OMPI	PCT

## Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

**Aktenzeichen:** 102 31 350.4  
**Anmeldetag:** 11. Juli 2002  
**Anmelder/Inhaber:** ZF Friedrichshafen AG,  
Friedrichshafen/DE  
**Bezeichnung:** Mehrstufengetriebe  
**IPC:** F 16 H 3/66

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 21. November 2002  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Der Präsident  
Im Auftrag

*Gummier*

W. Wasmaier

### PRIORITY DOCUMENT

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

A 9161  
06/00  
EDV-L

BEST AVAILABLE COPY

Mehrstufengetriebe

Die vorliegende Erfindung betrifft ein Mehrstufenge-  
5 triebe in Planetenbauweise, insbesondere ein Automatgetrie-  
be für ein Kraftfahrzeug gemäß dem Oberbegriff des Patent-  
anspruchs 1.

Automatgetriebe, insbesondere für Kraftfahrzeuge, um-  
fassen nach dem Stand der Technik Planetensätze, die mit-  
tels Reibungs- bzw. Schaltelelementen wie etwa Kupplungen und  
Bremsen geschaltet werden und üblicherweise mit einem einer  
Schlupfwirkung unterliegenden und wahlweise mit einer Über-  
brückungskupplung versehenen Anfahrerelement wie etwa einem  
15 hydrodynamischen Drehmomentwandler oder einer Strömungs-  
kupplung verbunden sind.

Ein derartiges Getriebe geht aus der EP 0 434 525 A1  
hervor. Es umfasst im wesentlichen eine Antriebswelle und  
20 eine Abtriebswelle, die parallel zueinander angeordnet  
sind, einen konzentrisch zur Abtriebswelle angeordneten  
Doppelplanetenradsatz und fünf Schaltelelemente in der Form  
von drei Kupplungen und zwei Bremsen, deren wahlweise Sper-  
rung jeweils paarweise die verschiedenen Gangübersetzungen  
25 zwischen der Antriebswelle und der Abtriebswelle bestimmt.  
Hierbei weist das Getriebe einen Vorschaltradsatz und zwei  
Leistungswege auf, so dass durch das selektive paarweise  
Eingreifen der fünf Schaltelelemente sechs Vorwärtsgänge er-  
zielt werden.

30

Hierbei werden bei dem ersten Leistungsweg zwei Kupp-  
lungen zur Übertragung des Drehmomentes vom Vorschaltrad-  
satz zu zwei Elementen des Doppelplanetenradsatzes benö-

5 tigt. Diese sind in Kraftflussrichtung im wesentlichen hinter dem Vorschaltadsatz in Richtung Doppelplanetenradsatz angeordnet. Bei dem zweiten Leistungsweg ist eine weitere Kupplung vorgesehen, die diesen mit einem weiteren Element des Doppelplanetenradsatzes lösbar verbindet. Hierbei sind die Kupplungen derart angeordnet, dass der Innenlammelen-träger den Abtrieb bildet.

15 Des weiteren ist aus der Druckschrift US 6,139,463 ein kompaktes Mehrstufengetriebe in Planetenbauweise, insbesondere für ein Kraftfahrzeug bekannt, welches zwei Planetenradsätze und einen Vorschaltadsatz sowie drei Kupplungen und zwei Bremsen aufweist. Bei diesem bekannten Mehrstufengetriebe sind bei einem ersten Leistungsweg zwei Kupplungen C-1 und C-3 zum Übertragen des Drehmoments vom Vorschaltadsatz zu den beiden Planetenradsätzen vorgesehen. Hierbei ist der Außenlamellenträger bzw. die Zylinder- bzw. Kolben- und Druckausgleichsseite der Kupplung C-3 mit einer ersten Bremse B-1 verbunden. Zudem ist der Innenlamellenträger der dritten Kupplung C-3 mit der Zylinder- bzw. Kolben- und Druckausgleichsseite der ersten Kupplung C-1 verbunden, wobei der Innenlamellenträger der ersten Kupplung C-1 abtriebsseitig angeordnet ist und mit einem Sonnenrad des dritten Planetenradsatzes verbunden ist.

25

30 Des weiteren ist aus der DE 199 49 507 A1 der Anmelderin ein Mehrstufengetriebe bekannt, bei dem an der Antriebswelle zwei nicht schaltbare Vorschaltadsätze vorgesehen sind, die ausgangsseitig zwei Drehzahlen erzeugen, die neben der Drehzahl der Antriebswelle wahlweise auf einen auf die Abtriebswelle wirkenden, schaltbaren Doppelplanetenradsatz durch selektives Schließen der verwendeten Schaltelemente derart schaltbar sind, dass zum Umschalten

von einem Gang in den jeweils nächst folgenden höheren oder niedrigeren Gang von den beiden gerade betätigten Schaltelementen jeweils nur ein Schaltelement zu- oder abgeschaltet werden muss.

5

Des weiteren ist aus der DE 199 12 480 A1 ein automatisch schaltbares Kraftfahrzeuggetriebe mit drei Einsteg-Planetensätzen sowie drei Bremsen und zwei Kupplungen zum Schalten von sechs Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang und mit einer Antriebs- sowie einer Abtriebswelle bekannt. Das automatisch schaltbare Kraftfahrzeuggetriebe ist derart ausgebildet, dass die Antriebswelle direkt mit dem Sonnenrad des zweiten Planetensatzes verbunden ist und dass die Antriebswelle über die erste Kupplung mit dem Sonnenrad des ersten Planetensatzes und/oder über die zweite Kupplung mit dem Steg des ersten Planetensatzes verbindbar ist. Zusätzlich oder alternativ ist das Sonnenrad des ersten Planetensatzes über die erste Bremse mit dem Gehäuse des Getriebes und/oder der Steg des ersten Planetensatzes über die zweite Bremse mit dem Gehäuse und/oder dem Sonnenrad des dritten Planetensatzes über die dritte Bremse mit dem Gehäuse verbindbar.

15

20

25

30

Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Mehrstufengetriebe der eingangs genannten Art vorzuschlagen, bei dem der Bauaufwand optimiert wird und zudem der Wirkungsgrad in den Hauptfahrgängen hinsichtlich der Schlepp- und Verzahnungsverluste verbessert wird. Zudem sollen bei dem erfindungsgemäßen Mehrstufengetriebe geringe Momente auf die Schaltelemente und Planetensätze wirken sowie die Drehzahlen der Wellen, Schaltelemente und Planetensätze möglichst gering gehalten werden. Des weiteren soll

die Anzahl der Gänge sowie die Getriebespreizung erhöht werden.

5 Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale des Patentanspruches 1 gelöst. Weitere Vorteile und vorteilhafte Ausgestaltungen gehen aus den Unteransprüchen hervor.

Demnach wird ein erfindungsgemäßes Mehrstufengetriebe in Planetenbauweise vorgeschlagen, welches eine Antriebswelle und eine Abtriebswelle aufweist, welche in einem Gehäuse angeordnet sind. Des weiteren sind zumindest drei Einstegplanetensätze, mindestens sieben drehbare Wellen sowie zumindest sechs Schaltelemente, umfassend Bremsen und 15 Kupplungen, vorgesehen, deren selektives Eingreifen verschiedene Übersetzungsverhältnisse zwischen der Antriebswelle und der Abtriebswelle bewirkt, sodass vorzugsweise acht Vorwärtsgänge und zwei Rückwärtsgänge realisierbar sind.

20

Gemäß der vorliegenden Erfindung ist bei dem Mehrstufenschaltgetriebe vorgesehen, dass der Antrieb durch eine Welle erfolgt, welche ständig mit einem Element des ersten Planetensatzes verbunden ist und dass der Abtrieb über eine 25 Welle erfolgt, welche mit dem Hohlrad des zweiten Planetensatzes und dem Hohlrad des dritten Planetensatzes verbunden ist. Des weiteren ist bei dem erfindungsgemäßen Mehrstufengetriebe vorgesehen, dass eine dritte Welle ständig mit einem weiteren Element des ersten Planetensatzes verbunden ist, dass eine vierte Welle ständig mit dem Steg des zweiten Planetensatzes und dem Steg des dritten Planetensatzes 30 verbunden ist, dass eine fünfte Welle ständig mit dem Hohlrad des ersten Planetensatzes verbunden ist, dass eine

5 sechste Welle ständig mit dem Sonnenrad des zweiten Planetensatzes verbunden ist und dass eine weitere, siebte Welle ständig mit dem Sonnenrad des dritten Planetensatzes verbunden ist, wobei die Planetensätze mit Wellen und Schaltelementen gekoppelt sind.

Im Rahmen einer bevorzugten Ausführungsform ist die Antriebswelle mit dem Sonnenrad des ersten Planetensatzes und die dritte Welle mit dessen Steg verbunden, wobei eine weitere Ausführungsform eine Vertauschung dieser Bindungen vorsieht, so dass die Antriebswelle mit dem Steg des ersten Planetensatzes und die dritte Welle mit dem Sonnenrad des ersten Planetensatzes verbunden ist.

15 Gemäß der Erfindung sind der erste und der dritte Planetensatz als Plus-Planetensätze ausgebildet; der zweite Planetensatz ist ein Minus-Planetensatz.

20 Durch die erfindungsgemäße Ausgestaltung des Mehrstufengetriebes ergeben sich geeignete Übersetzungen sowie eine erhebliche Erhöhung der Gesamtspreizung des Mehrstufengetriebes, wodurch eine Verbesserung des Fahrkomforts und eine signifikante Verbrauchsabsenkung bewirkt werden.

25 Das erfindungsgemäße Mehrstufengetriebe eignet sich für jedes Kraftfahrzeug, insbesondere für Personenkraftfahrzeuge und für Nutzkraftfahrzeuge, wie z. B. Lastkraftwagen, Busse, Baufahrzeuge, Schienenfahrzeuge, Gleiskettenfahrzeuge und dergleichen.

30 Darüber hinaus wird mit dem erfindungsgemäßen Mehrstufengetriebe durch eine geringe Anzahl an Schaltelementen, vorzugsweise vier Kupplungen und zwei Bremsen, der

Bauaufwand erheblich reduziert. In vorteilhafter Weise ist es mit dem erfindungsgemäßen Mehrstufengetriebe möglich, ein Anfahren mit einem hydrodynamischen Wandler, einer externen Anfahrkupplung oder auch mit sonstigen geeigneten externen Anfahrteilen durchzuführen. Es ist auch denkbar, einen Anfahrvorgang mit einem im Getriebe integrierten Anfahrteil zu ermöglichen. Vorzugsweise eignet sich ein Schaltelement, welches im ersten Gang und in den Rückwärtsgängen betätigt wird.

Darüber hinaus ergibt sich bei dem erfindungsgemäßen Mehrstufengetriebe ein guter Wirkungsgrad in den Hauptfahrgängen bezüglich der Schlepp- und Verzahnungsverluste.

Des weiteren liegen geringe Momente in den Schaltelementen und in den Planetensätzen des Mehrstufengetriebes vor, wodurch der Verschleiß bei dem Mehrstufengetriebe in vorteilhafter Weise reduziert wird. Ferner wird durch die geringen Momente eine entsprechend geringe Dimensionierung ermöglicht, wodurch der benötigte Bauraum und die entsprechenden Kosten reduziert werden. Darüber hinaus liegen auch geringe Drehzahlen bei den Wellen, den Schaltelementen und den Planetensätzen vor.

Außerdem ist das erfindungsgemäße Getriebe derart konzipiert, dass eine Anpassbarkeit an unterschiedliche Triebstrangausgestaltungen sowohl in Kraftflussrichtung als auch in räumlicher Hinsicht ermöglicht wird.

Die Erfindung wird im folgenden anhand der Zeichnungen beispielhaft näher erläutert.

In diesen stellen dar:

Fig. 1 eine schematische Ansicht einer bevorzugten  
Ausführungsform eines erfindungsgemäßen  
Mehrstufengetriebes;

5

Fig. 2 eine schematische Ansicht einer weiteren  
bevorzugten Ausführungsform eines erfin-  
dungsgemäßen Mehrstufengetriebes und

Fig. 3 ein Schaltschema für das erfindungsgemäße  
Mehrstufengetriebe gemäß Fig. 1 und Fig. 2.

In Fig. 1 ist das erfindungsgemäße Mehrstufengetriebe  
mit einer Antriebswelle 1 (An) und einer Abtriebs-  
welle 2 (Ab) dargestellt, welche in einem Gehäuse G  
angeordnet sind. Es sind drei Einsteg-Planetensätze P1, P2,  
P3 vorgesehen. Hierbei sind der erste Planetensatz P1 und  
der dritte Planetensatz P3 als Plus-Planetensätze ausge-  
bildet; der zweite Planetensatz P2 ist gemäß der Erfindung  
als Minus-Planetensatz ausgebildet. Es ist auch möglich,  
dass der zweite Planetensatz P2 und der dritte Planeten-  
satz P3 als Ravigneaux-Planetensatz mit einem gemeinsamen  
Steg und einem gemeinsamen Hohlrad zusammengefasst sind.

25

Wie aus den Fig. 1 und 2 ersichtlich, sind lediglich  
sechs Schaltelemente, nämlich zwei Bremsen 03, 04 und vier  
Kupplungen 14, 36, 56 und 57 vorgesehen.

30

Mit den Schaltelementen ist ein selektives Schalten  
von acht Vorwärtsgängen und zwei Rückwärtsgängen realisier-  
bar. Das erfindungsgemäße Mehrstufengetriebe weist insge-



samt sieben drehbare Wellen auf, nämlich die Wellen 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 7.

5 Erfindungsgemäß ist bei dem Mehrstufengetriebe gemäß Fig. 1 vorgesehen, dass der Antrieb durch die Welle 1 erfolgt, welche ständig mit dem Steg des ersten Planetensatzes P1 verbunden ist. Der Abtrieb erfolgt über die Welle 2, welche ständig mit dem Hohlrad des zweiten Planetensatzes P2 und dem Hohlrad des dritten Planetensatzes P3 verbunden ist. Des weiteren ist die Welle 3 ständig mit dem Sonnenrad des ersten Planetensatzes P1 verbunden und die Welle 4 ist ständig mit dem Steg des zweiten Planetensatzes P2 und dem Steg des dritten Planetensatzes P3 verbunden. Darüber hinaus ist die Welle 5 ständig mit dem Hohlrad  
15 des ersten Planetensatzes P1 verbunden. Die weitere drehbare Welle 6 ist erfindungsgemäß ständig mit dem Sonnenrad des zweiten Planetensatzes P2 und die Welle 7 mit dem Sonnenrad des dritten Planetensatzes P3 verbunden.

20 Bei dem erfindungsgemäßen Mehrstufengetriebe ist die Welle 3 durch die Bremse 03 und die Welle 4 durch die Bremse 04 an das Gehäuse G ankoppelbar. Die Kupplung 14 verbindet die Welle 1 und die Welle 4 lösbar miteinander; die Welle 3 und die Welle 6 sind über die Kupplung 36 lösbar  
25 miteinander verbunden. Des weiteren verbindet die Kupplung 56 die Wellen 5 und 6 und die Kupplung 57 die Wellen 5 und 7 lösbar miteinander.

30 In Fig. 2 ist eine weitere Ausführungsform des erfindungsgemäßen Mehrstufengetriebes gezeigt. Der Unterschied zu der Ausführungsform gemäß Fig. 1 besteht darin, dass die Antriebswelle 1 mit dem Sonnenrad des ersten Planetensat-

zes P1 verbunden ist und dass die Welle 3 mit dem Steg des ersten Planetensatzes P1 verbunden ist.

5 In Fig. 3 ist ein Schaltschema des erfindungsgemäßen Mehrstufengetriebes gemäß den Fig. 1 und 2 dargestellt. Dem Schaltschema können die jeweiligen Übersetzungen i der einzelnen Gangstufen und die daraus zu bestimmenden Stufensprünge  $\phi$  beispielhaft entnommen werden. Des weiteren kann dem Schaltschema entnommen werden, dass bei sequentieller Schaltweise Doppelschaltungen vermieden werden, da zwei benachbarte Gangstufen jeweils zwei Schaltelemente gemeinsam benutzen.

15 Für die ersten sieben Vorwärtsgänge ist die Kupplung 57 ständig geschlossen. Zusätzlich werden für den ersten Gang die Bremse 04 und die Kupplung 36, für den zweiten Gang die Bremsen 03 und 04, für den dritten Gang die Bremse 03 und die Kupplung 36, für den vierten Gang die Bremse 03 und die Kupplung 56, für den fünften Gang die Bremse 03 und die Kupplung 14, für den sechsten Gang die Kupplungen 14 und 56 und für den siebten Gang die Bremse 03 und die Kupplung 14 aktiviert. Für den achten Gang werden die Bremse 03 und die Kupplungen 14 und 36 geschlossen. Der erste Rückwärtsgang R1 erfordert die Schaltelemente 03, 04  
20 und 56; für den zweiten Rückwärtsgang R2 sind die Schaltelemente 04, 36 und 56 aktiviert.  
25

30 Gemäß der Erfindung ist es möglich, an jeder geeigneten Stelle des Mehrstufengetriebes zusätzliche Freiläufe vorzusehen, beispielsweise zwischen einer Welle und dem Gehäuse oder um zwei Wellen gegebenenfalls zu verbinden.

Zudem ist es durch die erfindungsgemäße Bauweise möglich, Antrieb und Abtrieb vorzugsweise für Quer-, Front-Längs-, Heck-Längs- oder Allradanordnungen auf der gleichen Seite des Getriebes bzw. des Gehäuses anzuordnen. Auf der  
5 Antriebsseite oder auf der Abtriebsseite können zudem ein Achsdifferential und/oder ein Verteilerdifferential angeordnet werden.

Im Rahmen einer vorteilhaften Weiterbildung kann die Antriebswelle 1 durch ein Kupplungselement von einem Antriebs-Motor nach Bedarf getrennt werden, wobei als Kupplungselement ein hydrodynamischer Wandler, eine hydraulische Kupplung, eine trockene Anfahrkupplung, eine nasse Anfahrkupplung, eine Magnetpulverkupplung oder eine Fliehkraftkupplung einsetzbar sind. Es ist auch möglich, ein  
15 derartiges Anfahrelement in Kraftflussrichtung hinter dem Getriebe anzuordnen, wobei in diesem Fall die Antriebswelle 1 ständig mit der Kurbelwelle des Motors verbunden ist. Das Anfahren kann gemäß der Erfindung auch mittels eines  
20 Schaltelements des Getriebes erfolgen. Bevorzugt kann als Anfahrelement die Bremse 04, die sowohl im ersten Vorwärtsgang als auch im ersten Rückwärtsgang aktiviert ist, verwendet werden.

25 Das erfindungsgemäße Mehrstufengetriebe ermöglicht außerdem die Anordnung eines Torsionsschwingungsdämpfers zwischen Motor und Getriebe.

Im Rahmen einer weiteren, nicht dargestellten Ausführungsform der Erfindung kann auf jeder Welle, bevorzugt auf  
30 der Antriebswelle 1 oder der Abtriebswelle 2, eine verschleißfreie Bremse, wie z. B. ein hydraulischer oder

elektrischer Retarder oder dergleichen, angeordnet sein,  
welches insbesondere für den Einsatz in Nutzkraftfahrzeugen  
von besonderer Bedeutung ist. Des weiteren kann zum Antrieb  
von zusätzlichen Aggregaten auf jeder Welle, bevorzugt auf  
5 der Antriebswelle 1 oder der Abtriebswelle 2, ein Nebenab-  
trieb vorgesehen sein.

Die eingesetzten Schaltelemente können als lastschalt-  
tende Kupplungen oder Bremsen ausgebildet sein. Insbesonde-  
re können kraftschlüssige Kupplungen oder Bremsen, wie  
z. B. Lamellenkupplungen, Bandbremsen und/oder Konuskupp-  
lungen, verwendet werden. Des weiteren können als Schalt-  
elemente auch formschlüssige Bremsen und/oder Kupplungen,  
wie z. B. Synchronisierungen oder Klauenkupplungen einge-  
15 setzt werden.

Ein weiterer Vorteil des hier vorgestellten Mehr-  
stufengetriebes besteht darin, dass auf jeder Welle als  
Generator und/oder als zusätzliche Antriebsmaschine eine  
20 elektrische Maschine anbringbar ist.

Die funktionalen Merkmale der Ansprüche können kon-  
struktiv auf verschiedenartigste Weise ausgebildet sein.  
Der Einfachheit halber sind diese konstruktiven Ausbil-  
25 dungsmöglichkeiten nicht explizit beschrieben. Selbstver-  
ständlich fällt jedoch jede konstruktive Ausbildung der  
Erfindung, insbesondere jede räumliche Anordnung der Plane-  
tensätze und der Schaltelemente an sich sowie zueinander  
und soweit technisch sinnvoll, unter den Schutzzumfang der  
30 Ansprüche.

Bezugszeichen

	1	Welle
5	2	Welle
	3	Welle
	4	Welle
	5	Welle
	6	Welle
	7	Welle
	03	Bremse
	04	Bremse
	14	Kupplung
	36	Kupplung
15	56	Kupplung
	57	Kupplung
	P1	Planetensatz
	P2	Planetensatz
20	P3	Planetensatz
	An	Antrieb
	Ab	Abtrieb
	i	Übersetzung
	$\phi$	Stufensprung
25	G	Gehäuse

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Mehrstufengetriebe in Planetenbauweise, insbesondere  
5 re ein Automatgetriebe für ein Kraftfahrzeug, umfassend  
eine Antriebswelle (1) und eine Abtriebswelle (2), welche  
in einem Gehäuse (G) angeordnet sind, drei Einsteg-Plane-  
tensätze (P1, P2, P3), mindestens sieben drehbare Wel-  
len (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7) sowie mindestens sechs Schaltele-  
mente (03, 04, 14, 36, 56, 57), umfassend Bremsen und Kupp-  
lungen, deren selektives Eingreifen verschiedene Überset-  
zungsverhältnisse zwischen der Antriebswelle (1) und der  
Abtriebswelle (2) bewirkt, sodass acht Vorwärtsgänge und  
zwei Rückwärtsgänge realisierbar sind, dadurch g e -  
15 k e n n z e i c h n e t , dass der Antrieb durch eine  
Welle (1) erfolgt, welche ständig mit einem Element des  
ersten Planetensatzes (P1) verbunden ist, dass der Abtrieb  
über eine Welle (2) erfolgt, welche ständig mit dem Hohlrad  
des zweiten Planetensatzes (P2) und dem Hohlrad des dritten  
20 Planetensatzes (P3) verbunden ist, dass eine Welle (3)  
ständig mit einem weiteren Element des ersten Planetensat-  
zes (P1) verbunden ist, dass eine Welle (4) ständig mit dem  
Steg des zweiten Planetensatzes (P2) und dem Steg des drit-  
ten Planetensatzes (P3) verbunden ist, dass eine Welle (5)  
25 ständig mit dem Hohlrad des ersten Planetensatzes (P1) ver-  
bunden ist, dass eine Welle (6) ständig mit dem Sonnenrad  
des zweiten Planetensatzes (P2) verbunden ist, dass eine  
Welle (7) ständig mit dem Sonnenrad des dritten Planeten-  
satzes (P3) verbunden ist, wobei die Welle (3) durch eine  
30 Bremse (03) an das Gehäuse (G) ankoppelbar ist, die Wel-  
le (4) durch eine Bremse (04) an das Gehäuse (G) ankoppel-  
bar ist, eine Kupplung (14) die Welle (1) und die Welle (4)  
lösbar miteinander verbindet, eine Kupplung (36) die Wel-

le (3) und die Welle (6) lösbar miteinander verbindet, eine Kupplung (56) die Welle (5) und die Welle (6) lösbar miteinander verbindet und wobei eine Kupplung (57) die Welle (5) und die Welle (7) lösbar miteinander verbindet.

5

2. Mehrstufengetriebe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Welle (1) ständig mit dem Sonnenrad des ersten Planetensatzes (P1) verbunden ist und dass die Welle (3) ständig mit dem Steg des ersten Planetensatzes (P1) verbunden ist.

15

3. Mehrstufengetriebe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Welle (1) ständig mit dem Steg des ersten Planetensatzes (P1) verbunden ist und dass die Welle (3) ständig mit dem Sonnenrad des ersten Planetensatzes (P1) verbunden ist.

20

4. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der erste Planetensatz (P1) und der dritte Planetensatz (P3) als Plus-Planetensätze ausgebildet sind und dass der zweite Planetensatz (P2) als Minus-Planetensatz ausgebildet ist.

25

5. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der zweite Planetensatz (P2) und der dritte Planetensatz (P3) als Ravigneaux-Planetensatz mit einem gemeinsamen Steg und einem gemeinsamen Hohlrad zusammengefasst sind.

30

6. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass an jeder geeigneten Stelle zusätzliche Freiläufe einsetzbar sind.

7. Mehrstufengetriebe nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Freiläufe zwischen den Wellen (1, 3, 3, 4, 5, 6, 7) und dem Gehäuse (G) vorgesehen sind.

5

8. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass Antrieb und Abtrieb auf der gleichen Seite des Gehäuses vorgesehen sind.

9. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass ein Achs- und/oder ein Verteilerdifferential auf der Antriebsseite oder der Abtriebsseite angeordnet ist.

15

10. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebswelle (1) durch ein Kupplungselement von einem Antriebs-Motor trennbar ist.

20

11. Mehrstufengetriebe nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass als Kupplungselement ein hydrodynamischer Wandler, eine hydraulische Kupplung, eine trockene Anfahrkupplung, eine nasse Anfahrkupplung, eine Magnetpulverkupplung oder eine Fliehkraftkupplung vorgesehen ist.

25

12. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass in Kraftflussrichtung hinter dem Getriebe ein externes Anfahrlement, insbesondere nach Anspruch 11, anordbar ist, wobei die Antriebswelle (1) fest mit der Kurbelwelle des Motors verbunden ist.

30



13. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Anfahren mittels eines Schaltelements des Getriebes erfolgt, wobei die Antriebswelle (1) ständig mit der Kurbelwelle des Motors verbunden ist.

5

14. Mehrstufengetriebe nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass als Schaltelement die Bremse (04) einsetzbar ist.

15. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen Motor und Getriebe ein Torsionsschwingungsdämpfer anordbar ist.

15

16. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass auf jeder Welle eine verschleißfreie Bremse anordbar ist.

20. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zum Antrieb von zusätzlichen Aggregaten auf jeder Welle ein Nebenabtrieb anordbar ist.

20

18. Mehrstufengetriebe nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, dass der Nebenabtrieb auf der Antriebswelle (1) oder der Abtriebswelle (2) anordbar ist.

25

19. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Schaltelemente als lastschaltende Kupplungen oder Bremsen ausgebildet sind.

30

20. Mehrstufengetriebe nach Anspruch 19, dadurch  
g e k e n n z e i c h n e t , dass Lamellenkupplungen,  
Bandbremsen und/oder Konuskupplungen einsetzbar sind.

5        21. Mehrstufengetriebe nach einem der Ansprüche 1  
bis 18, dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass als  
Schaltelemente formschlüssige Bremsen und/oder Kupplungen  
vorgesehen sind.

22. Mehrstufengetriebe nach einem der vorstehenden  
Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass  
auf jeder Welle als Generator und/oder als zusätzliche An-  
triebsmaschine eine elektrische Maschine anbringbar ist.

Zusammenfassung

Mehrstufengetriebe

5

Das Mehrstufengetriebe umfasst eine Antriebswelle (1) und eine Abtriebswelle (2), welche in einem Gehäuse angeordnet sind, drei Einsteg-Planetensätze (P1, P2, P3), sieben drehbare Wellen (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7) sowie sechs Schaltelemente (03, 04, 14, 36, 56, 57), umfassend Bremsen und Kupplungen, deren selektives Eingreifen acht Vorwärtsgänge und zwei Rückwärtsgänge realisiert, wobei der Antrieb durch eine Welle (1) erfolgt, welche ständig mit dem Steg des ersten Planetensatzes (P1) verbunden ist, der Abtrieb über eine Welle (2) erfolgt, welche mit dem Hohlrad des zweiten Planetensatzes (P2) und dem Hohlrad des dritten Planetensatzes (P3) verbunden ist, eine Welle (3) ständig mit dem Sonnenrad des ersten Planetensatzes (P1) verbunden ist, eine Welle (4) mit dem Steg des zweiten Planetensatzes (P2) und dem Steg des dritten Planetensatzes (P3) verbunden ist, eine Welle (5) ständig mit dem Hohlrad des ersten Planetensatzes (P1) verbunden ist, eine Welle (6) ständig mit dem Sonnenrad des zweiten Planetensatzes (P2) verbunden ist, eine Welle (7) ständig mit dem Sonnenrad des dritten Planetensatzes (P3) verbunden ist, und wobei die Planetensätze (P1, P2, P3) mit Wellen (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7) und Schaltelementen (03, 04, 14, 36, 56, 57) gekoppelt sind.

30

Fig. 1

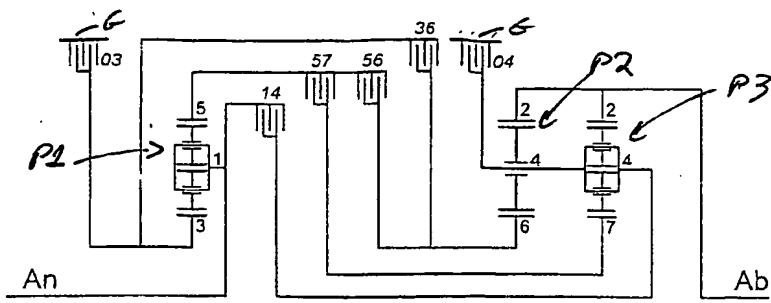


FIG. 1

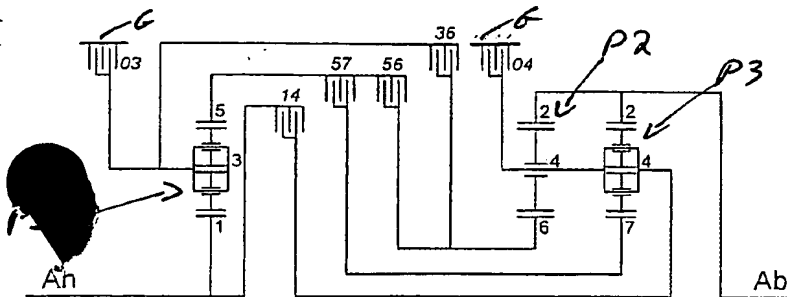


FIG. 2

Gang :	03	04	14	36	56	57	i	$\phi$
1		•		•		•	5,66	1,53
2	•	•				•	3,70	1,57
3	•			•		•	2,36	1,31
4	•				•	•	1,81	1,41
5	•		•			•	1,28	1,28
6			•		•	•	1,00	1,18
7	•		•			•	0,84	1,19
8	•		•	•			0,71	0,77
R1	•	•			•		-4,38	0,43
R2		•		•	•		-2,42	7,99

FIG. 3

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☒ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☒ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☒ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**